



Parlement francophone bruxellois
(Assemblée de la Commission communautaire française)

Session 2025-2026

Commission plénière du vendredi 3 octobre 2025

Compte rendu

Sommaire

	Pages
EXCUSÉS	2
RAPPORT RELATIF AUX AUDITIONS SUR LA SITUATION DU TRANSPORT SCOLAIRE EN RÉGION BRUXELLOISE : BILAN ET PERSPECTIVES	
• <i>INTRODUCTION</i>	2
• <i>EXPOSÉ DE MME KRISTELA BYTYÇI, RAPPORTEUSE DE LA COMMISSION DE L'ENSEIGNEMENT, DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE, DES PERSONNES HANDICAPÉES, DU TRANSPORT SCOLAIRE, DES CRÈCHES, DE LA CULTURE ET DU TOURISME</i>	
• <i>ECHANGE DE VUES</i>	
(Orateurs :Mme Kristela Bytyçi, Mme Cécile Vainsel, M. Petya Obolensky, Mme Sofia Bennani, M. Kalvin Soiresse Njall, Mme Joëlle Maison, Mme Amélie Pans, M. Rudi Vervoort, ministre, et M. Patrick Baudelot, Commission communautaire française).....	2
CLÔTURE	12

Présidence de Mme Amélie Pans

La séance plénière est ouverte à 14h10

M. le président.- Mesdames et Messieurs, la commission plénière est ouverte.

EXCUSÉS

Mme la présidente.- Mme Margaux De Ré, M. Soulaïmane El Mokadem, M. Jamal Ikazban, Mme Zakia Khattabi, M. Bertin Mampaka Mankamba, M. Mohamed Ouriaghli, Mme Patricia Parga Vega, M. Matteo Segers et M. Yusuf Yildiz ont prié d'excuser leur absence.

ORDRE DU JOUR

M. le président.- Au cours de sa réunion du vendredi 26 septembre 2025, le Bureau élargi a procédé à l'élaboration de l'ordre du jour de la commission plénière du 3 octobre 2025.

Quelqu'un demande-t-il la parole ? (*Non*)

Si personne ne demande la parole, l'ordre du jour est adopté.

RAPPORT RELATIF AUX AUDITIONS SUR LA SITUATION DU TRANSPORT SCOLAIRE EN RÉGION BRUXELLOISE : BILAN ET PERSPECTIVES

Introduction

Mme la présidente.- La commission de l'Enseignement, de la Formation professionnelle, des Personnes handicapées, du Transport scolaire, des Crèches, de la Culture et du Tourisme a procédé, en ses réunions des 10 juin, 24 juin et 8 juillet 2025, à des auditions sur la situation du transport scolaire en Région bruxelloise.

La commission a procédé à l'audition de Mme Héléne Wastiaux, directrice de l'école Nos Pilijs, de Mme Sandrine Winten, directrice du CETD-Institut royal d'accueil pour le handicap moteur, de Mme Cinzia Agoni, porte-parole du Groupe d'action qui dénonce le manque de places pour les personnes handicapées de grande dépendance (GAMP), de Mme Christelle Ninforge, directrice de la Fondation SUSA Bruxelles, de Mme Bernadette Lambrechts, administratrice générale de la Commission communautaire française, de M. Patrick Beaudelot, directeur d'administration de la direction de l'Enseignement et de la Formation professionnelle, ainsi que de M. Emmanuel Beaufayt, conseiller-chef de service de la Formation professionnelle et du Transport scolaire.

Sur proposition de la commission, le Bureau élargi, en sa réunion du 11 septembre 2025, a décidé de tenir ce jour une commission plénière consacrée principalement au « Rapport relatif aux auditions sur la situation du transport scolaire en Région bruxelloise : bilan et perspectives ».

Les temps de parole ont été fixés comme suit : exposé de la rapporteuse, Mme Bytyçi : quinze minutes ; orateurs mandatés : dix minutes par groupe politique, avec un maximum de deux orateurs par groupe ; indépendants : cinq minutes ; réponse du ministre : quinze minutes ; répliques : cinq minutes par orateur inscrit dans le débat.

Exposé de Mme Kristela Bytyçi, rapporteuse de la commission de l'Enseignement, de la Formation professionnelle, des Personnes handicapées, du Transport scolaire, des Crèches, de la Culture et du Tourisme

Mme Kristela Bytyçi, rapporteuse.- Je me réfère au rapport écrit.

Echange de vues

Mme Kristela Bytyçi (MR).- Le rapport issu des auditions sur la situation du transport scolaire spécialisé en Région bruxelloise brosse un portrait à la fois lucide et alarmant d'un système sous tension, où les familles peinent à obtenir un service de qualité malgré la mobilisation des acteurs éducatifs, associatifs et institutionnels.

L'année scolaire 2024-2025 a été marquée par une crise persistante dont les effets sont subis chaque jour par des milliers d'enfants transportés, mais aussi par des centaines de familles et d'équipes éducatives, confrontées à une organisation jugée trop souvent défailante.

La parole donnée aux directrices d'école, aux associations de parents et aux responsables de la Commission communautaire française a permis de mettre en avant la complexité des dysfonctionnements vécus : trajets excessivement longs, tournées annulées sans préavis, accompagnateurs insuffisamment nombreux ou non formés, parfois remplacés ou tout simplement absents.

Les témoignages soulignent l'anxiété que cela génère chez ces enfants qui ont besoin de stabilité. Leur routine, primordiale, est bouleversée par un transport scolaire trop peu prévisible. Cela peut même avoir des conséquences économiques, lorsque des parents doivent renoncer à leur travail pour pallier le manque de transports.

Sur le plan chiffré, le système englobe près de 5.000 bénéficiaires, dont environ 3.000 enfants effectivement transportés chaque jour sur 223 circuits très majoritairement assurés par des sociétés privées. La répartition des bénéficiaires montre aussi un recours croissant à la formule 6, qui impose à certains enfants de fréquenter une école éloignée du domicile. Cela augmente clairement le temps de trajet et, par conséquent, la fatigue.

Le taux d'annulation annuel des circuits franchit toujours la barre des 5 %, soit environ 2.000 annulations, souvent en raison de l'absentéisme des accompagnateurs scolaires. Ce constat illustre l'incapacité d'assurer un service de remplacement véritablement efficace.

Malgré les efforts visant à instaurer de nouveaux dispositifs, l'anxiété persiste au sein des familles et des équipes pédagogiques, avec des conséquences parfois graves pour la continuité des soins, la santé mentale ou encore la stabilité professionnelle des parents. Certains intervenants estiment même que la situation est pire qu'en 2022, pourtant qualifiée d'année noire.

Le rapport confirme le besoin de solutions pour offrir à ces familles un transport scolaire digne, sécurisé et qui réponde à leurs besoins. Celles-ci ne peuvent plus compenser les

lacunes du système par leurs propres moyens. Elles ont besoin de fiabilité et l'accès à l'école ne peut rester un poids quotidien.

Quels sont vos retours concernant la récente rentrée scolaire ? Les problèmes mentionnés ont-ils été récurrents en septembre ?

Annoncée pour septembre 2025, la réorganisation en six zones, avec six référents de terrain, est-elle effective ? Quels résultats observez-vous depuis sa mise en œuvre ? Disposez-vous d'indicateurs de suivi ?

Le calendrier prévu pour l'application de géolocalisation est-il toujours le même ? La phase de test a-t-elle vraiment démarré ?

Quelque 72 accompagnateurs ayant été formés aux troubles du spectre autistique, les directrices d'école ont suggéré la mise en place d'un brevet « Autisme ». Cette formation est-elle en voie de généralisation pour tous les accompagnateurs ?

Quelles actions ont été mises en place pour cette année scolaire afin de mieux pallier les annulations de circuit ? Combien d'accompagnateurs de remplacement faudrait-il recruter pour réduire le taux d'annulation actuel de 5,3 % ?

En outre, 34,6 % des bénéficiaires ne fréquentent pas l'école la plus proche de leur domicile. Cette situation n'allonge-t-elle pas artificiellement les trajets ? Qu'est-il mis en place pour corriger cette situation ?

Enfin, quel système permet actuellement de signaler et d'enregistrer les plaintes ?

Mme Cécile Vaincel (PS). - Le transport scolaire ne constitue pas une thématique anodine. Malgré son nom, il ne consiste pas en un simple service logistique. Pour des milliers d'enfants présentant des besoins spécifiques et pour leurs familles, il s'agit de la condition même de l'accès à l'éducation et aux soins. À défaut d'un transport adapté, ces enfants ne peuvent pas rejoindre leur école ni bénéficier de l'accompagnement thérapeutique qui leur est indispensable. En l'absence d'un tel transport, les parents ou les professionnels de l'éducation doivent s'organiser pour garantir ce transport adapté tambour battant, souvent au détriment de leurs obligations personnelles ou professionnelles.

Il s'agit donc clairement d'une question de droit fondamental à l'éducation, à la dignité personnelle, à l'égalité des chances ainsi qu'au respect des familles et des travailleurs, lesquels ont généralement choisi de consacrer leur vie entière à la prise en charge de ces personnes à besoins différents.

Les auditions consacrées au transport scolaire, que j'ai eu la chance d'organiser en tant que présidente par intérim de cette commission, se sont pleinement inscrites dans cet état d'esprit. Nous souhaitons que ce débat donne à tous les acteurs l'occasion de s'exprimer, dans le respect mutuel et sans langue de bois. Nous avons choisi d'inviter les écoles, les associations spécialisées, les membres de l'administration de la Commission communautaire française, y compris son administratrice générale, afin de dresser ensemble le bilan de la situation et d'évaluer nos politiques publiques.

Je tiens à remercier particulièrement Mme Hélène Wastiaux, directrice de l'école Nos Piliers, Mme Sandrine Winten, directrice du Centre enseignement et traitements différenciés (CETD) à l'Institut royal d'accueil pour le handicap moteur (IRAHM), Mme Cinzia Agoni, porte-parole du Groupe d'action qui dénonce le manque de places pour les

personnes handicapées de grande dépendance (GAMP), Mme Christelle Ninforge, directrice de la Fondation SUSA Bruxelles, Mme Bernadette Lambrechts, administratrice générale de la Commission communautaire française, M. Patrick Beaudelot, directeur d'administration à la direction de l'Enseignement et de la Formation professionnelle, ainsi que de M. Emmanuel Beaufayt, conseiller-chef de service de la Formation professionnelle et du Transport scolaire. Je remercie les uns pour leur dignité, leur sincérité et leur engagement, et les autres pour leur disponibilité et leur dévouement, car ces discussions ont été extrêmement riches et respectueuses du débat démocratique.

Les efforts entrepris sont réels et je remercie ceux qui l'ont rappelé avec objectivité. Le transport scolaire a le mérite d'exister. De nombreux accompagnateurs sont autonomes et de bonne volonté. Bien qu'elle soit parfois compliquée, la communication avec les responsables du transport scolaire se déroule bien. Des efforts sont également fournis pour améliorer la clarté et la transmission des informations, notamment en cas d'annulation des transports.

La mise en place d'outils numériques est à souligner comme l'application de géolocalisation. Une meilleure collaboration avec la STIB ou encore la désignation de référents, comme le précise ma collègue Mme Bytyçi, sont des pistes envisagées.

Ces initiatives vont dans la bonne direction, mais ces progrès demeurent insuffisants face à l'ampleur des besoins.

Les constats des auditions sont les suivants :

- les trajets sont trop longs, certains enfants partent de chez eux dès 6h30 et passent plus d'une heure et demie dans les bus. Pour un enfant autiste ou handicapé, en situation de fatigue, de stress ou de décrochage scolaire, c'est compliqué ;
- les annulations fréquentes dans certaines écoles (jusqu'à un bus annulé chaque jour sans remplacement) entraînent des absences scolaires et des séances de rééducation manquées alors qu'elles sont vitales pour le développement des enfants ;
- le manque flagrant d'accompagnateurs, nous sommes tous d'accord. Sur certains circuits, aucun adulte n'est disponible pour soutenir les chauffeurs et encadrer les enfants. Ces chauffeurs doivent alors s'en charger à leurs dépens sans qu'ils soient sous leur responsabilité ;
- la communication n'est souvent guère suffisante. Les parents peuvent apprendre tôt le matin que le bus ne passera pas et ils se retrouvent sans la moindre solution ;
- la question de la sécurité, le manque d'équipement adapté, l'absence de formation et des comportements parfois inappropriés face au handicap.

Derrière les chiffres, il y a les familles. Certaines disent avoir perdu leur emploi à cause de l'imprévisibilité du transport scolaire et d'autres ne se plaignent pas, par crainte de pénaliser leurs enfants. Sans oublier les enfants qui ne verbalisent pas ce qu'ils vivent et arrivent à l'école en pleurs sans qu'on sache ce qui s'est passé dans le bus.

Le transport scolaire est donc vraiment vital au parcours éducatif et thérapeutique.

Quelles sont les priorités aujourd'hui ? Plusieurs pistes ressortent clairement.

Premièrement, il faudrait renforcer le nombre d'accompagnateurs. Aucun bus transportant des enfants en

situation de handicap ne devrait circuler sans encadrement humain adapté.

Deuxièmement, il y a lieu de former et de valoriser ces accompagnateurs, car leurs responsabilités sont immenses. Leur rôle doit être reconnu et mieux rémunéré. Ils doivent être mieux formés, tant en ce qui concerne la prise en charge de l'autisme et du polyhandicap qu'au niveau de l'usage des gestes de sécurité.

Troisièmement, la communication devrait être plus rapide. Chaque école, chaque famille doit disposer d'un interlocuteur identifié capable de leur répondre sans tarder en cas de problème. Les annulations doivent être anticipées et expliquées en amont, plutôt que découvertes en dernière minute.

Quatrièmement, il s'agit de garantir la sécurité, avec des normes minimales garanties pour les véhicules, notamment pour les enfants en fauteuil roulant.

Cinquièmement, il conviendrait de construire une gouvernance davantage axée sur la collaboration. Les écoles, les familles et les services de transport doivent collaborer main dans la main dans un climat de confiance.

Sixièmement, il faudrait encourager l'autonomie progressive pour les enfants en incapacité via des partenaires – les transports publics –, mais jamais au détriment de la sécurité.

Chers collègues, nous ne parlons pas ici de luxe mais bien de justice. Il s'agit d'enfants qui ne demandent rien d'autre que d'aller à l'école, comme les autres enfants. Cela concerne aussi leurs parents et tous les professionnels de l'éducation qui constituent ensemble une véritable chaîne de solidarité perdurant jour après jour, afin de garantir à chacun de ces enfants une vie digne.

Garantir à ces enfants un transport scolaire qui soit fiable, sûr et digne, c'est leur assurer une place dans notre société et honorer notre devoir collectif de solidarité.

Je forme le vœu, avec mon groupe, de transformer ces constats en actions concrètes, car les familles ne peuvent plus attendre.

M. Petya Obolensky (PTB).- Je voudrais également remercier toutes les personnes qui ont participé, au cours des derniers mois, aux auditions sur le transport scolaire. Leur travail, leurs témoignages et leur expertise sont essentiels pour mieux appréhender la situation.

Je pense particulièrement à Mme Hélène Wastiaux, directrice du Centre Nos Piliés, Mme Sandrine Winten, directrice du Centre enseignement et traitements différenciés (CETD) à l'Institut royal d'accueil pour le handicap moteur (IRAHM), Mme Cinzia Agoni, porte-parole du Groupe d'action qui dénonce le manque de places pour les personnes handicapées de grande dépendance (GAMP) et Christelle Ninforge du Service universitaire spécialisé pour personnes avec autisme (SUSA). Leur exposé, ancré dans la réalité, nous a rappelé l'urgence d'agir. Je voulais aussi remercier les représentants de l'administration de la Commission communautaire française, dont M. Beaudelot, ici présent, pour leurs nombreux et riches éclaircissements.

Le constat est sans appel et il n'est pas neuf : le transport scolaire spécialisé en Région bruxelloise traverse une crise profonde, dont les premières victimes sont plus de 3.000 enfants et leurs familles. Ce transport n'est pas un simple service, mais une condition essentielle à l'exercice du droit fondamental à l'enseignement, un droit qui est ainsi bafoué.

La situation est inacceptable, avec des temps de trajet qui peuvent dépasser trois heures et des annulations de dernière minute par simple SMS aux parents, tard la veille ou tôt le matin même. Cette instabilité chronique et cette insécurité quotidienne jettent souvent ces 3.000 familles dans le désarroi.

Les auditions ont pris pour exemples celui d'une mère de famille qui a perdu deux emplois à cause de cette imprévisibilité et celui d'un père qui a subi quatorze annulations sans remplacement entre octobre et mai 2025, l'empêchant de garantir sa disponibilité à un employeur potentiel. Des exemples similaires foisonnent. La situation est inacceptable pour des parents qui voient leur situation bouleversée et qui plaident pour un plus grand respect des enfants et de leur famille.

La situation est également inacceptable pour le personnel de l'administration de la Commission communautaire française, qui doit se débrouiller avec des moyens limités, dus à l'incompétence politique. Elle l'est tout autant pour les chauffeurs, les accompagnateurs et les convoyeurs, qui sont mal formés, mal payés, ont des conditions de travail épouvantables. Très souvent, il s'agit d'un deuxième travail pour eux.

Cet état des lieux pourrait expliquer l'absentéisme et le manque de motivation que beaucoup soulignent. Je ne vais pas pointer du doigt le comportement individuel d'un chauffeur ou d'un accompagnateur en particulier ; ce serait trop facile. En réalité, c'est plutôt tout un système qui déraile.

L'école Nos Piliés fait état d'un bus annulé par jour en janvier et février derniers. Au sein du CETD à Woluwe, deux des seize circuits disposeraient d'un accompagnateur. C'est un problème pour l'encadrement et c'est illégal, car les chauffeurs doivent quitter leur poste pour aider les enfants. Des témoignages très concrets nous ont été rapportés durant ces auditions.

Lorsque les parents concernés cherchent des solutions alternatives, des services qui fonctionnaient comme les Taxibus sont drastiquement réduits. Des solutions considérées comme acquises disparaissent soudainement ou sont limitées par souci d'économies. Il s'agit là de services indispensables pour aller au travail, à l'école, chez le médecin, etc. Désormais, il faut prévenir deux semaines à l'avance et l'opportunité d'en bénéficier est le fait du hasard. On nous argumente que 60 trajets pour 30 jours constituent une bonne moyenne, mais quand les personnes concernées appellent aux heures de pointe avec des soucis urgents, le service n'est plus accessible. Voilà la réalité.

Le témoignage de Jimmy, que nous avons tous reçu, est stupéfiant. Je le cite : « Depuis fin juillet, la STIB a drastiquement réduit son service Taxibus. Cette décision brutale dévaste des centaines de familles bruxelloises. En tant que père d'Aglaé, 23 ans, je suis touché en première ligne. La quasi-disparition du service Taxibus impacte terriblement tous les aspects de la vie quotidienne. Le coût financier des déplacements représente à lui seul un budget de 800 euros par mois ». Un coût énorme pour ce père de famille.

Comment peut-on parler de multimodalité, de diversification, etc., si on supprime les autres solutions qui fonctionnent ?

Rappelons-nous tous la rentrée scolaire de 2022, qui est le moment où je me suis rendu compte à quel point la situation était critique et l'inaction politique, coupable. À la veille de la rentrée, 433 enfants se sont en effet retrouvés sans aucune

solution de transport. La raison en était un système d'appel d'offres basé presque exclusivement sur le prix le plus bas, duquel des compagnies privées, qui assurent 92 % des circuits, peuvent se retirer si elles estiment que les conditions ne sont pas suffisamment rentables pour faire de l'argent.

Face à cette crise, la mobilisation des citoyens – dont celle du GAMP – et des parents a été exemplaire. Grâce à leur lutte, la question a été inscrite à l'ordre du jour du gouvernement et des solutions – bien qu'insuffisantes – ont été trouvées. Tout ce qui a été obtenu l'a été grâce à cette lutte.

Aujourd'hui, le problème de fond demeure : un personnel mal payé et mal formé, un absentéisme chronique et des véhicules en mauvais état.

Des solutions existent pourtant, qui nous ont été présentées lors des auditions et pourraient être regroupées en trois grands axes.

Premièrement, la revalorisation des métiers liés au transport. Celle-ci a été entamée après la crise de 2022, mais de manière insuffisante. Le statut des accompagnateurs doit être valorisé en leur offrant des contrats plus stables, des salaires décents, et en créant de véritables perspectives de carrières, plutôt que de les obliger à avoir un deuxième, voire un troisième emploi pour payer les fins de mois. Le titre de compétence, qui est en cours d'élaboration, est un pas dans cette direction.

Cette reconnaissance des métiers liés au transport nous permettrait de créer une réserve d'accompagnateurs et de chauffeurs – dix à quinze postes minimum, selon le terrain –, pour mettre fin aux annulations de dernière minute.

Par ailleurs, les travailleurs devraient suivre des formations obligatoires et continues, notamment sur l'autisme et les troubles du comportement, pour apprendre à gérer certaines situations. L'administration a initié un plan de formation ambitieux, ce qui constitue un pas dans la bonne direction, mais seul un quart, voire un cinquième des accompagnateurs en ont bénéficié, ce qui est largement insuffisant.

Deuxièmement, il faudrait repenser l'organisation du service pour garantir plus d'efficacité, en sortant de la logique néolibérale qui cherche à faire des économies sur le dos des gens. Il faudrait commencer par revoir la logique des marchés publics pour y intégrer des critères de qualité au niveau de la formation du personnel ou de l'état des véhicules, en ne se basant pas uniquement sur le prix le plus bas.

Je cite les responsables de l'administration de la Commission communautaire française : « Nous sommes en concurrence avec les écoles de la Région wallonne, flamande et les écoles européennes. La Commission communautaire française donne les conditions les plus basses possibles ». Voici à quoi mène un système basé sur la concurrence de tous contre tous.

Ainsi, comme l'a expliqué Mme Wastiaux de l'école Nos Pilifs, il lui est déjà arrivé de devoir pousser un bus pour le faire démarrer. Voilà la réalité de terrain. En outre, on pourrait continuer à agrandir la flotte de minibus publics puisque, de l'avis du terrain, c'est la méthode la plus efficace, la plus flexible et la mieux adaptée à la mobilité bruxelloise.

L'expérience des dix-sept minivans loués par la Commission communautaire française semble positive. Dès lors, pourquoi ne pas l'étendre, la généraliser ? Pourquoi ne pas prévoir des outils de communication performants, afin d'éviter ces SMS

de dernière minute à une maman qui, à six heures du matin, doit attendre dans la rue un bus qui n'arrivera pas. On nous promet une application de géolocalisation pour janvier 2026. Reste à voir si cette application fonctionnera car, pour le moment, la situation est catastrophique.

De même, pourquoi ne pas instaurer des référents de terrain par zone, afin d'assurer un contact direct et rapide avec les écoles et les familles ? Certaines démarches ont été entreprises dans la bonne direction, mais les efforts restent insuffisants. Enfin, il faudrait agir à la source pour réduire les temps de trajet, notamment entamer une réflexion de fond sur la carte scolaire de l'enseignement spécialisé.

Pour conclure, je dirai que le constat est connu et l'enjeu est immense. Il s'agit du respect des droits fondamentaux des enfants les plus fragilisés de la Région. Il est absolument honteux qu'à Bruxelles, une des régions qui produit le plus de richesses en Europe, des familles doivent encore se battre pour un service qui leur est dû. Je rappelle que l'État belge et ses entités fédérées ont été condamnés par des instances internationales.

Pour résoudre le problème, il ne suffit pas de panser les plaies en apposant, ici ou là, un petit autocollant, il faut du courage politique et des moyens financiers à la hauteur des enjeux, conformément à ce que chaque formation ici avait promis aux parents et aux familles pendant la campagne électorale.

Comme le disent le Délégué général aux droits de l'enfant, la Ligue des familles et Unia, pour assurer le droit à l'enseignement de tous les enfants, il faut renforcer les moyens humains et financiers du secteur du transport scolaire.

La Commission communautaire française est l'exemple type de l'institution structurellement sous-financée, qui doit gérer des matières importantes sans avoir obtenu le budget nécessaire lors du transfert de compétences du niveau fédéral. Ce manque de moyens nous empêche d'avoir une vue d'ensemble sur les problèmes d'organisation. Au lieu de découvrir à la dernière minute qu'une centaine d'enfants n'ont pas de solution, il faudrait pouvoir le prévoir.

Au lieu de partir d'une enveloppe budgétaire ultra-fermée, le bon sens serait de partir des besoins. Il faudrait lister et suivre chaque enfant, avec son traitement adapté, puis déterminer leur nombre et leurs besoins d'accompagnement. Nous ne sommes même pas capables de dresser une telle cartographie en Région bruxelloise. À cet égard, l'audit n'a servi à rien. Il est positif de réaliser un cadastre de l'offre, mais nous manquons d'informations sur les besoins réels.

L'austérité est un choix politique. Contrairement à ce que certains veulent nous faire croire, ce n'est pas une fatalité qui tombe du ciel. Cela fait des années qu'on nous répète qu'il n'y a pas d'argent, et puis tout à coup, on trouve des milliards pour la guerre.

Mme la présidente.- Monsieur Obolensky, je vous demande de conclure et de respecter le temps de parole qui vous est imparti.

(Rumeurs)

(Remarques de M. Olivier Willocx, député)

M. Petya Obolensky (PTB).- Le sujet est grave. Je conçois que ce que je dis ne vous plaît pas.

Mme la présidente.- C'est une question d'équité. Tous les groupes ont le même temps de parole. Je vous demande de conclure.

M. Petya Obolensky (PTB).- Le PTB sera aux côtés des familles pour mener ce combat. Nous serons tous dans la rue le 14 octobre, pour exiger des moyens là où c'est nécessaire.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Nous avons entendu de nombreux témoignages dans le cadre des travaux de la commission. Par exemple, une personne nous a indiqué avoir reçu un message à 7h01 indiquant que le bus 3002 devant transporter son enfant était annulé le matin même, et idem un autre jour à 7h04. Voilà la réalité à laquelle sont confrontés les parents des enfants qui prennent les transports scolaires. Ils reçoivent un SMS le matin sans savoir ce qu'il est prévu pour la journée. Ils se lèvent pour aller travailler ou honorer un rendez-vous médical, et ils doivent tout annuler pour emmener leur enfant à l'école. En outre, force est de constater que les écoles sont souvent situées loin du domicile.

Pareille situation n'est pas sans conséquence sur le plan familial. Une mère a perdu deux emplois à cause de l'imprévisibilité du service. Des parents subissent une charge mentale supplémentaire, que nous leur infligeons. Alors même que le rôle de la Commission communautaire française consiste à assurer la continuité du service public, force est de constater que cette mission n'est pas remplie.

Les personnes que nous avons entendues nous ont signalé 40 suppressions du même bus en un an. Les auditions ont été très puissantes. À travers leurs témoignages, les directions, le Groupe d'action qui dénonce le manque de places pour les personnes handicapées de grande dépendance (GAMP) et les familles ont exprimé une forme d'impuissance face à un système qui semble défaillant, anxiogène, voire absent.

Les témoignages convergent et les chiffres parlent. Nous avons entendu Mme Wastiaux, directrice de l'école Nos Piliers, dénombrer 24 jours d'absence cumulés par mois parmi les 46 élèves transportés entre septembre 2024 et avril 2025. Mme Winten, directrice du Centre enseignement et traitements différenciés (CETD), nous a expliqué que ses circuits ne comptaient que deux accompagnateurs et qu'en outre, il était demandé aux parents d'acheter un dispositif pour la nuque de leur enfant. Non seulement la Commission communautaire française n'est pas capable de leur fournir des bus complets, mais elle demande aussi aux parents de déboursier de l'argent.

Les trajets allers-retours prennent d'une heure et demie jusqu'à parfois quatre heures. Certains départs ont lieu dès 6h30, sans parler des refus de prise en charge. Dans ce dernier cas, l'idée consiste à sanctionner l'enfant qui a eu un comportement inapproprié dans le bus en le privant d'accès au bus afin de le faire réfléchir. Expliquez-moi comment un enfant qui souffre d'un handicap mental peut réfléchir à un comportement qui ne dépend pas de lui, mais qui est lié à son handicap. Est-ce vraiment ce type de valeurs que nous voulons transmettre dans le transport scolaire ? Je ne le crois pas.

La communication est défaillante et les comportements vis-à-vis des familles sont parfois inadmissibles. Les parents ne demandent qu'une chose : le respect de leurs enfants. Ces aidants proches portent sur leurs épaules un poids qu'aucun d'entre nous ne voudrait porter. Il arrive qu'ils ne dorment pas la nuit, qu'ils doivent arrêter de travailler ou sacrifier leur vie pour pallier les manquements de l'État. Et que faisons-nous ? On leur ajoute une charge mentale supplémentaire. Quand

le transport fait défaut, l'enfant ne rate pas seulement l'école, il rate également des séances de thérapie qui sont essentielles à son développement.

De surcroît, lors de la précédente rentrée scolaire, le site de la Commission communautaire française avait changé et les services n'étaient joignables que de 9h à 15h, alors que le transport scolaire est effectué de 7h à 9h et de 15h à 17h. Depuis cette rentrée scolaire, comme par miracle, après les auditions que nous avons eues, les services sont disponibles dès 7h du matin, et je m'en réjouis. Mais, pendant un an, les parents ont été livrés à eux-mêmes.

Lors des auditions, j'ai été choquée d'entendre une personne responsable du transport scolaire déclarer qu'un strict respect des règles améliorerait peut-être le fonctionnement du système, si chaque enfant était scolarisé dans l'école la plus proche de son domicile. Or, les enfants ne sont pas scolarisés en fonction de la proximité de l'école avec le domicile, mais en fonction de leur handicap. Je l'ai corrigé, tout comme Mme Maison, mais elle a persisté dans son propos. Là, je me suis posé des questions.

Les auditions ne menaient toutefois pas au désespoir non plus. Elles nous ont permis d'établir des standards à atteindre. Au niveau de la prévisibilité, par exemple, elles ont consacré le droit aux accompagnateurs d'être absents. Le congé maladie est un droit fondamental. Il convient néanmoins d'instaurer des règles dans le domaine du transport scolaire, en demandant, par exemple, au personnel d'informer de son absence la veille au soir, afin de permettre de trouver une solution organisationnelle. Malheureusement, c'est un service qui demande une certaine flexibilité.

Concernant la capacité d'adaptation, quand on met des enfants de cinq ans avec des adolescents de dix-huit ans – c'est ce que nous a expliqué Mme Wastiaux – dans un même bus, c'est assez effrayant. Imaginez-vous un petit bout face à un adolescent de 1,80 mètre qui peut vivre une crise comportementale. Le trajet devient alors un calvaire à supporter pour cet enfant. Ma collègue Stéphanie Lange l'a dit tout à l'heure lors de la réunion avec le GAMP : parfois, on a tendance à oublier ce que les personnes handicapées ressentent.

Seule la formation aux premiers secours est obligatoire. Les accompagnateurs scolaires s'occupent d'enfants présentant des troubles comportementaux, mais celles et ceux qui ne savent pas gérer de tels troubles sont démunis. Pourtant, des écoles volontaires accompagnent et proposent des formations. Toujours est-il que les conditions de travail des accompagnateurs ne rendent pas le métier attractif. Ils ont des CDI, mais doivent cumuler ce travail avec d'autres emplois.

L'attractivité salariale fait également défaut. À cet égard, il faut rendre à César ce qui est à César : M. Vervoort a fait en sorte que deux heures par jour soient prises en charge en complément du salaire des accompagnateurs. Ce n'était pas le cas auparavant. Aujourd'hui, il faut cependant revoir leur statut et rendre cette fonction attractive. Ces personnes sortent avec un bagage, savent gérer des personnes handicapées. Elles peuvent ensuite travailler dans le monde du handicap. Gérer des enfants handicapés dans le transport scolaire, c'est formateur.

Enfin, nous pouvons tout à fait mettre en place des mesures immédiates : analyser la liste des plaintes et réaliser un audit de qualité ; déployer de toute urgence l'application de géolocalisation ; revaloriser le statut social des accompagnateurs ; rendre obligatoire la formation certifiante pour tous ; redéfinir les circuits en fonction des besoins, des

groupes et des durées adaptées ; rétablir un climat de confiance avec les parents, qui doivent pouvoir joindre la Commission communautaire française aux heures les plus importantes ; améliorer le temps vécu pendant le trajet en mettant en place des kits sensoriels, des routines visuelles et des chartes de respect, soit le b.a.-ba du handicap ; et, enfin, simplifier le cadre de communication avec les parents.

Cependant, il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain : tout n'est pas imparfait à la Commission communautaire française. Des efforts sont faits. Le SMS est une grande avancée, et il y en a eu d'autres. Mais le hic, c'est que nous avons face à nous des enfants handicapés. Le pacte scolaire garantit qu'ils seront pris en charge, mais dit aussi qu'ils devront suivre leur scolarité. Or, souvent, ces enfants sont mis à mal. Les familles doivent réorganiser leur temps et parfois expliquer à des enfants autistes, qui ont besoin d'une routine réglée comme du papier à musique, que ce matin, ce n'est pas le bus, mais la voiture, ou la STIB, à la suite de quoi l'enfant fait une crise. Et ce sont – une fois encore – les familles et les enfants qui en paient les conséquences.

Toutefois, on peut arriver à changer cette situation avec de la volonté, de la détermination. Allons voir ce que fait la Commission européenne avec ses bus, pour lesquels elle dispose d'un accompagnateur et d'un chauffeur. Évidemment, les enfants pris en charge par la Commission sont moins nombreux. Mais on doit pouvoir établir des standards clairs, des contrats performants et des données publiques. Une évaluation externe est également nécessaire. Nous avons reçu une feuille de route précise, documentée, consensuelle, transpartisane, qui n'a qu'une seule volonté : améliorer le quotidien de ces enfants et de ces familles.

Je sais combien cette matière vous tient à cœur. Je sais que vous ferez tout – ou que le prochain gouvernement fera tout – pour améliorer la situation, car il s'agit de la continuité du service public.

M. Kalvin Soiresse Njall (Ecolo). - Nous avons suivi les auditions et tout ce qui y a été relaté nous a beaucoup touchés. Au nom de mon groupe, j'aimerais remercier toutes les personnes qui sont venues témoigner, apporter des précisions, donner des chiffres, mais aussi nous édifier sur ce qui se passe sur le terrain.

Ce qui a été dit n'est pas neuf. Nous organisons régulièrement des auditions. Lors de la session 2021-2022, il y a déjà eu des auditions et un audit sur le transport scolaire. Par curiosité, je suis allé lire ce rapport. Même s'il comprend des éléments intéressants, les constats sont les mêmes. Dès lors, j'aimerais vous entendre à ce sujet.

Si les familles d'enfants porteurs de handicap faisaient la même chose que les parents ayant des enfants qui n'ont pas de handicap, ce serait la révolution. Des exemples édifiants nous ont été donnés, comme des parents qui attendent dans le froid pendant 45 minutes sans savoir où est le bus. Les parents d'enfants « valides » ne toléreraient pas ce traitement et se rebifferaient.

Je rejoins tout ce qui a été dit sur les accompagnateurs. En 2021-2022, des difficultés avaient déjà été relevées, notamment sur la nécessité d'une formation adéquate, essentielle pour pouvoir gérer des enfants à besoins spécifiques.

Dans ce rapport, on apprend que certains accompagnateurs ont deux métiers et que c'est compliqué pour eux de suivre des formations.

À la suite de ce constat, quelle stratégie a-t-on mise en place par rapport au manque de chauffeurs et pour que davantage

de personnes soient attirées par ce métier d'accompagnateur ?

Cette matière présente une complexité d'acteurs et d'interlocuteurs, mais nous avons proposé de travailler à l'échelle de l'enfant. Cela a-t-il été fait ? A-t-on mené une réflexion sur la mutualisation des circuits pour éviter l'allongement du temps de trajet ?

Des collègues évoquent l'envoi de SMS... Depuis dix ans, la STIB informe les usagers qui peuvent ainsi suivre l'évolution des véhicules en temps réel. Comment se fait-il que ce ne soit pas encore possible pour le transport scolaire ?

Oui, des SMS sont envoyés en cas d'annulation de bus. Toutefois, lorsqu'ils doivent attendre, les parents ont du mal à savoir où se trouve le bus et les annulations de dernière minute angoissent des parents qui subissent déjà une grande charge mentale.

Au niveau de l'information, il existe un travail essentiel à mener. Des propositions ont été émises. Une foule de choses a déjà été exprimée à ce sujet. Quelles sont les améliorations qui ont été apportées ?

Ces auditions ont révélé que 60 % des familles pourraient s'en sortir si les transports publics classiques étaient aménagés autrement, en tenant compte de leurs besoins.

Nous avons abordé plus tôt l'offre des Taxibus qui apportent bien du soulagement, mais vous m'avez dit que vous n'aviez pas encore les chiffres.

Je crois que les négociateurs du prochain gouvernement doivent bien réfléchir aux moyens d'harmoniser les solutions entre la Région et la Commission communautaire française. Les familles entendent qu'elles peuvent compter sur la STIB. Or, celle-ci supprime certains services ou en réduit. Je crois que nous devons avoir une réflexion politique, tous groupes politiques confondus, majorité comme opposition, et surtout pour ceux qui négocient actuellement à partir des décisions prises.

Le groupe écologiste a demandé officiellement à la STIB de revenir sur sa décision. Je rappelle qu'un rapport avait été demandé en 2024 pour évaluer le système des Taxibus, avant de prendre une décision. Cette évaluation n'a pas eu lieu et de ce fait, le rapport n'est pas sorti.

De manière radicale, la STIB a donc décidé de réduire l'offre de Taxibus sans concertation avec Unia et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles pour trouver des solutions. C'est inacceptable. C'est pourquoi la Région bruxelloise, la Commission communautaire française, mais aussi les autorités flamandes, doivent travailler de concert sur la question des transports scolaires afin de mutualiser les efforts.

En matière de formation, les services numériques nous permettent aujourd'hui d'aller beaucoup plus loin. Des formations peuvent être organisées en présentiel ou à distance, ce qui facilite la tâche des accompagnateurs et des chauffeurs.

Pour mon groupe, ce n'est pas une question de majorité ou d'opposition. Historiquement, nous avons commis des injustices à l'égard de cette partie de la population, et elles doivent être corrigées. Nous devons changer de culture. Des exemples nous viennent d'Italie, d'Espagne et d'autres pays. Tous les acteurs qui travaillent avec ces enfants dans les écoles sont des acteurs de la société. Que faisons-nous pour favoriser un changement de mentalité et envisager les choses autrement de manière systémique ? L'exemple doit venir d'en haut, c'est-à-dire de nos choix politiques.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je voudrais avant tout souligner le fait que les auditions ont été d'une grande utilité. Le rapport de 72 pages est très complet. Il contient les auditions des membres de l'administration du transport scolaire et de nombreux intervenants, ainsi que nos interventions. Je remercie la présidente ainsi que les services pour la qualité de sa rédaction, tant sur le fond que sur la forme. Je ne doute pas qu'il inspirera les négociateurs de notre futur gouvernement et qu'il leur sera utile.

Il est également important de rappeler que les failles du transport scolaire concernent la scolarisation obligatoire des enfants en situation de handicap et constituent des entraves aux soins, thérapeutiques ou de rééducation, dont ils ont impérativement besoin.

Pour apporter un éclairage positif au dossier, soulignons que des avancées ont été réalisées et décrites lors des auditions par les responsables du transport scolaire et l'administratrice générale de la Commission communautaire française.

Le développement d'une application numérique permettra, à courte échéance, la géolocalisation des bus.

Ensuite, un groupe de travail est mené avec le consortium de validation des compétences pour valider les compétences des accompagnateurs avec un titre.

Indépendamment de leur formation, quinze jours d'écolage sont prévus pour tous les accompagnateurs. Plus personne ne sera donc envoyé sur le terrain sans en avoir bénéficié. Même si ce n'est pas énorme, c'est déjà mieux que la situation qui prévalait auparavant, où parfois rien n'était prévu.

Enfin, six zones sont créées, avec six référents de terrain.

Cela n'empêche évidemment pas de considérer que le tableau du transport scolaire reste très sombre aujourd'hui : annulations fréquentes et parfois à la dernière minute par les chauffeurs de bus, absentéisme des accompagnateurs, mais surtout inadéquation de certains comportements face à des handicaps, dont certains, comme l'autisme, sont invisibles. Les situations qui ont été décrites ici sont révoltantes.

En l'absence de formation, il ne faut pas s'étonner que certaines personnes aient des comportements inadéquats dans ce genre de circonstances. Les constats sont là : trop de temps passé dans les bus, un niveau d'absentéisme très préoccupant, essentiellement pour les élèves de type 2, présentant un retard mental sévère, et de type 4, présentant un handicap physique. La priorité dont ceux-ci devraient, en principe, bénéficier ne se reflète pas dans la réalité.

Comment la rentrée d'août 2025 s'est-elle déroulée ?

Pourriez-vous nous dresser un état des lieux général de suivi concret sur le terrain de l'audit du bureau d'études Espaces-Mobilités ?

Quel est l'état d'avancement du groupe de travail chargé de la validation des compétences ?

L'écolage des accompagnateurs, d'une durée minimale de quinze jours, est-il déjà effectif aujourd'hui ?

En ce qui concerne la formation des animateurs, où en sont les travaux du groupe de travail chargé de la validation des compétences ?

Combien d'animateurs sont-ils formés aujourd'hui ? Je pense que les formations ne sont pas obligatoires, mais plusieurs accompagnateurs sont formés régulièrement. C'était déjà le cas l'année dernière, mais où en sommes-nous aujourd'hui ?

Je voudrais terminer par une question quelque peu iconoclaste : tous les intervenants ont mis en exergue en fait qu'il s'agissait d'une question de budget insuffisant. J'espère et j'appelle de mes vœux un accroissement du budget, mais dans l'hypothèse où cela n'est pas possible, ne faudrait-il pas réserver le transport scolaire aux enfants qui en ont le plus besoin ?

Sans vouloir stigmatiser les différents types de handicap, il faut veiller à ce que le transport scolaire soit effectif pour les enfants qui ne peuvent pas se débrouiller autrement. Cela doit se faire suivant les modalités décrites par le bureau d'études Espaces-Mobilités, qui en est arrivé à la conclusion que 20 % des enfants transportés aujourd'hui pourraient, en réalité, également utiliser d'autres moyens de transport.

Quel est votre avis à ce sujet ? Comment accueillez-vous cette proposition, qui n'est pas idéale, mais qui serait la solution à envisager à défaut d'accroissement du budget ?

Mme Amélie Pans (MR).- Je vais me permettre de m'exprimer en mon nom propre depuis le fauteuil présidentiel : quelles que soient les sensibilités politiques, chacun s'accorde sur la nécessité de renforcer le dispositif du transport adapté.

M. Rudi Vervoort, ministre.- Je commencerai par un chiffre en disant que, sous la précédente législature, le budget alloué au transport scolaire a augmenté de 30 %. C'est une hausse substantielle. Globalement, la politique du handicap est le poste qui a le plus augmenté à la Commission communautaire française sous la précédente législature, ce qui témoigne de la priorité donnée par le Collège à ces matières. J'espère que tel sera aussi le cas de mon successeur.

Quand on est confronté au handicap, la perception change à travers le vécu quotidien. Nous sommes quelques-uns ici à vivre pareilles situations. Je connais très bien Mme Wastiaux, qui est la directrice de l'école de mon fils. Je vis aussi cette réalité quand je vais le déposer le matin. Ne croyez pas que je sois hors sol par rapport à cette question. Je partage ce qui est dit ici.

Nous venons de loin dans le transport scolaire, avec des contrats à durée déterminée et un manque de stabilité de l'emploi. Nous avons consenti des efforts à la hauteur des capacités de la Commission communautaire française, dont le budget n'est certes pas celui de la Défense. Il est difficile pour moi d'entendre ce raccourci. De tels amalgames sont faciles. Le budget de la Commission communautaire française est corseté, plus encore que celui de la Fédération Wallonie-Bruxelles, mais nous partageons le même champ de compétences. Nous vivons ce que la Fédération Wallonie-Bruxelles vit à plus grande échelle.

La situation serait beaucoup plus simple si les établissements d'enseignement spécialisé se situaient à proximité du domicile des parents. Monsieur Soiresse Njall, la question ne se pose pas pour les enfants neurotypiques, dans la mesure où ils bénéficient d'une offre scolaire généralisée et, donc, d'établissements à proximité. Ce n'est pas le cas pour les établissements d'enseignement spécialisé qui se sont implantés selon les reconnaissances et les projets portés par des pouvoirs organisateurs.

Je connais des parents qui ont déménagé pour se rapprocher de l'école. Cela semble la solution plus évidente, mais tous ne peuvent pas se le permettre.

Dans le volet global de la mobilité, les temps de parcours et le franchissement de sites propres, notamment, posent

encore un problème et doivent faire l'objet de discussions pour favoriser le transport scolaire et veiller à ce que le temps passé dans les bus soit le moins long possible. Nous n'y parvenons pas toujours, malgré des réformes sur le plan de l'offre des vans et des minibus commandés. Nous disposons désormais d'un panel permettant une plus grande souplesse. Nous avons également augmenté les capacités.

Par ailleurs, je ne peux pas blâmer les accompagnateurs ou les chauffeurs pour leurs absences. Il arrive que l'on ne se sente pas bien le matin même. Je ne sais pas s'il est question d'abus. Je constate cependant que ces métiers sont compliqués à exercer parce qu'ils ne sont sans doute pas assez valorisés financièrement et que les horaires sont pénibles. En effet, ces horaires coupés, qui consistent à commencer le travail très tôt et à recommencer dans l'après-midi pour aller chercher les enfants, peuvent imposer d'exercer un travail complémentaire ailleurs.

Il demeure complexe d'éviter tout enrayement du système. En effet, une réserve d'accompagnateurs ne fonctionnerait pas de manière infaillible, car il faudrait que des personnes se tiennent prêtes, en attente d'un appel leur demandant de travailler. Cette proposition n'est donc pas la panacée.

Un audit a été réalisé au cours de la législature précédente. Il a permis de dégager un certain nombre de pistes mises en œuvre par les services compétents. Nous ne sommes pas partis de rien, même si la situation reste complexe. On a parlé de la géolocalisation, du fait d'envoyer des SMS ou de la formation certifiée à destination des accompagnateurs. Vivre les situations sur le terrain permet de nourrir notre regard sur ces mesures. Quand je vais du côté de l'avenue des Pagodes, je suis attentif à ce qu'il se passe autour de moi. Fatalement, tous les chauffeurs me connaissent. J'ai droit aussi à leur point de vue qu'ils m'expriment franchement. Leur opinion n'est pas toujours raccord avec celle du personnel de l'établissement. C'est un autre débat que l'on vit sur le terrain.

Des tensions peuvent naître : des bus démarrent parfois en laissant les enfants, parce que l'école a pris trop de retard pour les faire sortir. C'est aussi une réalité que l'on a heureusement pu régler dans la bonne entente. En fait, il s'agit, d'une certaine manière, de gérer l'imprévisible. On aimerait bien y arriver d'un coup de baguette magique, ce serait pour le mieux.

Il est évident que toute une série de demandes vont relever du prochain Collège. Je pense néanmoins qu'il faut continuer dans toutes les voies qui ont été tracées ici. Je suis convaincu que c'est par le dialogue et l'écoute réciproque que l'on pourra y arriver.

Il faudra certes dégager des moyens supplémentaires, mais il faudra aussi avancer sur l'aspect qualitatif. Il faut que les travailleurs se sentent valorisés dans leur fonction. Le travail qu'ils effectuent n'est pas facile. Il ne faut pas croire qu'il est évident de gérer un enfant qui fait une crise parce que quelque chose ne lui convient pas. Parfois, en tant que parent, c'est aussi très compliqué à gérer.

Comme vous l'avez dit, les chantiers constituent un vrai problème. Combien de fois n'ai-je pas dit à la ministre Elke Van den Brandt : « Quand vas-tu terminer ton chantier de l'avenue des Croix du Feu ? Mon fils devient fou dans la voiture parce que le trajet change tous les jours. Pour lui, ce n'est pas possible d'accepter que le trajet change » Quand je parle ainsi, les gens relativisent, mais il faut se rendre compte de ce dont il s'agit concrètement : il saute dans la voiture, par exemple.

Par rapport à une situation concrète comme celle que je viens de décrire, une gestion des circuits, des trajets et des chantiers s'impose. Il y a une quantité de choses à mettre en place, parce que ces enfants ne fonctionnent pas avec la même grille de lecture que les autres.

Les accompagnateurs vivent aussi ce genre de situation, qu'ils ont parfois beaucoup de mal à gérer.

Dans une scène du film « Hors normes », l'éducateur arrive en retard, ce qui désorganise tout le trajet. Un enfant qui attend le bus avec son père est complètement perturbé par le retard de l'éducateur et par l'idée que le bus n'arrivera peut-être pas. Ces enfants sont, en effet, des horloges vivantes.

Ces situations constituent la réalité du quotidien des parents qui font face à ce type de handicap. Je n'ai jamais fait état dans mes réponses de mon vécu personnel, mais je me le permets aujourd'hui parce que je suis en fin de parcours dans ce Parlement. Je partage totalement le vécu des parents, non pas d'un point de vue intellectuel, mais d'un point de vue réel et concret.

J'ai la chance de pouvoir me permettre d'arriver en retard au cabinet, alors que la plupart des parents sont stressés à l'idée d'arriver en retard sur leur lieu de travail.

Concernant le sombre tableau de ce dossier, je serais plus nuancé. Il reste encore beaucoup de travail à réaliser, mais je pense que nous sommes sur la bonne voie, même si nous aurons certainement besoin de moyens.

Nous devons aussi poursuivre la revalorisation qualitative. Certains ont évoqué la mise en place de formations spécifiques afin que l'accompagnateur ne soit pas juste un gardien d'enfants, mais qu'il soit capable de créer un lien avec eux pour les occuper pendant un trajet souvent fort long. Tous ces éléments devront être mis en œuvre durant la prochaine législature qui – je l'espère – démarrera rapidement.

Concernant cette rentrée problématique de 2022, je tiens à rappeler que nous sortions de la crise du Covid-19. À la décharge de la Commission communautaire française, le système avait été mis en sommeil et l'administration n'a pas anticipé un phénomène que la pandémie a accentué : le fait que bon nombre de chauffeurs n'étaient plus disponibles. Les besoins étant en chute libre, ils s'étaient tournés vers d'autres types de transport. Quand nous avons ensuite relancé les marchés publics, nous sommes restés sans réponse. Il s'agit donc d'un événement exceptionnel qui a marqué la rentrée post-Covid-19.

Aujourd'hui, 95 % des courses sont honorées, mais, tant que nous n'atteindrons pas les 100 % tous les jours, cela restera insuffisant.

Mme la présidente.- Les groupes s'accordent pour donner la parole à M. Patrick Beudelot, directeur d'administration de la direction de l'Enseignement et de la Formation professionnelle.

M. Patrick Beudelot, directeur d'administration à la direction de l'Enseignement et de la Formation professionnelle.- La rentrée s'est déroulée de manière classique, dans des conditions tout autres que celles de 2022. Dès lors qu'il y a encore plus d'enfants que l'année passée, nous avons créé quatre nouveaux circuits. Nous avons en effet dû faire une commande supplémentaire de circuits pour pouvoir prendre tous les enfants en charge. Il faut souligner cet aspect positif.

Néanmoins, nous continuons à rencontrer des difficultés récurrentes, davantage liées à des absences d'accompagnateurs que de chauffeurs. Nous y travaillons, mais ce n'est pas facile. Bien que nous sachions que ce n'est pas la solution miracle, nous cherchons à recruter des accompagnateurs de remplacement supplémentaires. Cela nous aiderait à faire diminuer le nombre d'annulations. Nous n'avons pas besoin de moyens considérables pour ce faire, mais il faudra prendre des décisions à ce niveau.

Dans le domaine de la formation, nous poursuivons nos efforts. Nous tenons compte de ce qui a été dit et que nous avions déjà en tête : les formations seront obligatoires. Elles prendront toutefois du temps, compte tenu du nombre d'accompagnateurs (220) et du taux de renouvellement. Nous n'en sommes pas encore au brevet « Autisme » dont il a été question, mais nous continuons à diversifier les formations. Nous proposons évidemment une formation aux premiers soins. Tout le programme de formation a été exposé. Dans trois semaines, nous profiterons des congés scolaires pour proposer une série de formations, qui seront obligatoires pour les accompagnateurs.

Le calendrier prévu pour l'application de géolocalisation, quant à lui, sera respecté. Nous travaillons avec une société externe et les premiers tests seront normalement mis en place après les congés de novembre. L'application sera donc prête pour janvier 2026.

En ce qui concerne les trajets, il existe effectivement, comme M. le ministre l'a rappelé, un problème de distance entre les écoles et les familles. Ce problème est accentué par le fait que 35 % des familles choisissent de ne pas inscrire leur enfant dans l'école du premier choix pour la forme et le type d'enseignement souhaité. Nous respectons les choix des parents, mais ils ont pour effet d'allonger les trajets. Nous souhaitons discuter avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, qui est aussi responsable sur ce plan-là.

L'écolage est bien entendu obligatoire et respecté, nous y tenons et nous n'y changerons rien.

En ce qui concerne le groupe de travail chargé de la validation des compétences, on nous annonce que le titre sera officialisé par le consortium au mois de janvier. Une fois que le titre aura été agréé, nous reconnaitrons un centre d'agrément – qui sera la Commission communautaire française, bien évidemment – et nous pourrions entamer le processus de reconnaissance du titre.

Mme Kristela Bytyçi (MR).- J'aimerais avant tout répondre à certains commentaires. L'objectif du MR n'a jamais été de réaliser des économies dans ce secteur. Ce sujet devrait rassembler les partis, quelle que soit leur idéologie. Par le passé, nous avons voté en faveur de certaines mesures et je suis convaincue que nous devons poursuivre dans cette voie.

J'ai également participé à la réunion avec le Groupe d'action qui dénonce le manque de places pour les personnes handicapées de grande dépendance (GAMP), lors de laquelle de nombreuses familles ont témoigné de l'aggravation de la situation ces vingt dernières années. Elles sont désespérées et cherchent des solutions. Il faut donc réagir.

Nous avons abordé le manque de places, mais aussi les transports scolaires, avec la mauvaise gestion des retards et des annulations ainsi que la pénurie de chauffeurs. J'insiste sur la formation des accompagnateurs, essentielle pour gérer les situations auxquelles ils doivent faire face.

Il est urgent de trouver une solution pour répondre à la détresse des familles. Comme je l'ai dit lors de la réunion avec le GAMP, la situation n'est plus acceptable. Ces enfants méritent un accueil digne et une prise en charge adaptée à leurs besoins.

Mme Cécile Vaincel (PS).- Je remercie le ministre et le directeur d'administration pour leurs précisions. Une augmentation de 30 % du budget sous la précédente législature est une excellente tendance qu'il faudra poursuivre. Cela témoigne de la volonté politique de répondre à la problématique, même si celle-ci reste pleine et entière.

La validation des compétences est une très bonne nouvelle. La formation des accompagnateurs apporte une réponse à un ensemble de problèmes en cascade. Elle permettra de réduire fortement les annulations du transport en dernière minute, car ce n'est pas un métier comme un autre. Nous sommes tous d'accord également sur le nombre d'accompagnateurs.

Si le dispositif du choix des écoles par les familles doit être modifié, il importe de coconstruire avec elles les nouvelles dispositions légales. En effet, vivre avec des enfants à besoins spécifiques est un parcours de vie très particulier. C'est la moindre des choses d'en tenir compte et d'associer les parents à ces prises de décision.

M. Rudi Vervoort, ministre.- Les causes remontent à la guerre scolaire : c'est la liberté de choix des parents. On touche là à l'un des fondements de l'organisation du système d'enseignement. Je ne défends pas particulièrement cela, car je crois qu'il faut prendre le premier choix, mais on se heurte là à l'un de nos grands principes constitutionnels. Il faut accepter que les parents aient leurs convictions.

M. Petya Obolensky (PTB).- À la suite du choc lié à la crise majeure de la rentrée de 2022, la mobilisation citoyenne et des interpellations médiatiques ont permis d'inscrire la question du transport scolaire à l'ordre du jour des travaux du Collège. Bien qu'insuffisantes, des ébauches de solutions ont été élaborées. En effet, le budget de la Commission communautaire française consacré au handicap a connu une augmentation, mais celle-ci est extrêmement faible au regard de l'explosion des besoins. Une initiative a également été prise pour octroyer des contrats à durée indéterminée aux chauffeurs et aux accompagnateurs, ainsi que pour les former. Nous allons donc dans la bonne direction, mais ces mesures sont insuffisantes par rapport aux besoins.

Je terminerai par une remarque fondamentale, que les familles comprennent parfaitement. Pour les affaires sociales au sens large, que ce soit en Commission communautaire française, au niveau fédéral, régional ou communal, nous entendons à tout bout de champ que les moyens ne sont pas disponibles, qu'il faut faire plus avec moins. Tel est le leitmotiv répété *ad nauseam* par les partis traditionnels. Ce consensus néolibéral mène l'Europe dans une impasse.

(Protestations sur les bancs du groupe MR)

Je perçois un mécontentement sur les bancs du MR. En réalité, l'argent est loin de manquer. Par exemple, plusieurs milliards d'euros ont été dégagés en quelques jours pour l'achat des avions de combat de Donald Trump.

(Protestations sur les bancs du groupe MR)

Je ne sais pas dans quel monde il faut vivre pour ne pas percevoir le lien entre les économies qu'impose le gouvernement Arizona et qu'a imposé la Vivaldi avant lui dans les affaires sociales et ce qu'elles impliquent sur les matières de la Commission communautaire française. Les larmes de crocodile ne suffisent pas ; il faut comprendre le lien dialectique. Les matières de la Commission communautaire française sont toutes d'ordre social et sont très importantes pour les citoyens sur le terrain. Les parents et les familles comprennent très bien ce lien direct, qui met visiblement le personnel politicien très mal à l'aise quant aux choix qui leur sont imposés.

Mme la présidente.- Je rappelle que le ministre est présent en commission pour que des questions lui soient directement adressées, plutôt qu'à un autre groupe politique.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Je ne m'attendais pas, Monsieur le Ministre, à ce que vous évoquiez votre parcours de vie. Vous êtes d'habitude relativement discret à ce sujet. Nous nous croisons régulièrement devant l'école de nos enfants respectifs. Je vous remercie pour ce partage, car il est important de signaler que le handicap touche tout le monde. Avoir un enfant handicapé n'est pas un choix : on l'assume, on ne peut rien y changer, on fait « avec ».

À mes yeux, le rôle de l'État consiste à alléger un peu cette énorme charge qui repose sur les épaules des parents. Pour ce faire, il nous faut des transports scolaires qui ne soient plus défaillants. Je ne dis pas que ce qui est mis en place aujourd'hui n'est pas bon. Vous avez expliqué avoir augmenté le budget de 30 %, ce qui est colossal sous une législature, reconnaissons-le.

Mais il va falloir trouver une solution pour anticiper les absences, quitte à avoir plus d'accompagnateurs volants, à donner la priorité au type 2, à faire respecter les règles, etc. Car il y a aussi des chauffeurs et des accompagnateurs qui ne veulent pas être confrontés à des handicaps difficiles ou associés à des troubles comportementaux. Ils préfèrent aller dans des bus de type 8, parce que c'est plus simple. Malheureusement, cela ne peut pas se passer comme cela. Plus on les formera, mieux ils pourront assurer le devoir qui est le leur. Et ils en retireront une grande expérience professionnelle. Si vous pouvez gérer des personnes handicapées, vous pouvez tout gérer dans la vie. Vous pouvez même faire de la politique.

Lorsque Mme Vaincel présidait cette commission, elle avait, à juste titre, préconisé de dépasser les clivages politiques pour construire une société meilleure et faire en sorte que nous trouvions une solution collectivement. Et nous n'y parvenons pas. Je déplore la posture du PTB qui nous parle des moyens de l'État fédéral alors que ce ne sont pas des moyens régionaux.

Transcendons nos clivages politiques. Travaillons à ce que ces enfants puissent bénéficier de la continuité du service public. Travaillons collectivement, c'est fondamental. Ne soyons pas seulement des partis politiques qui se font des « guéguerres », soyons des forces de solution. Surprenons ces parents en leur disant : « Nous avons conscience de ce que vous vivez ; « nous savons que recevoir un message à 7h perturbe fortement toute votre journée »

Nous devons trouver plus d'accompagnateurs volants et prévoir des règles pour avertir les parents au moins la veille. Nous devons organiser un système de veille au sein de la Commission communautaire française pour faire travailler des accompagnateurs volants. Nous ne pouvons plus infliger aux parents cette façon de faire quatre ans de plus. Nous sommes tous volontaires pour y parvenir.

M. Kalvin Soïresse Njall (Ecolo).- Je remercie le ministre pour ses réponses et informations complémentaires. Je salue les efforts de la Commission communautaire française. Certains éléments pointés dans le rapport de 2021 ont été améliorés, mais il reste beaucoup à faire.

Je rejoins mes collègues sur le besoin de transcender les clivages. Nous ne sommes pas dans un débat idéologique. Les choix politiques peuvent avoir une base idéologique, mais les solutions pour aider ces enfants, leur famille et leurs encadrants – enseignants, accompagnateurs, éducateurs – dans leur vécu quotidien relèvent de questions pratiques sur lesquelles nous devrions trouver un accord.

En outre, je rejoins M. Obolensky sur la nécessité de dépasser les niveaux de pouvoir. Quand on me rétorque que nous siégeons au niveau régional, je réponds que nous évoluons dans un fédéralisme de coopération. Nous avons des collègues au parlement fédéral et au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles. En matière scolaire, ce que nous disons est directement lié à cette dernière. Les décisions prises à son niveau, dans la majorité ou dans l'opposition, ont un impact sur notre action.

Le dialogue s'impose à tous les niveaux. La segmentation n'a pas sa place dans un fédéralisme de coopération, y compris sur la question du transport scolaire. Les services publics fédéraux, régionaux et communautaires sont confrontés aux mêmes enjeux.

La transversalité de certaines politiques doit être renforcée et un changement de culture et de mentalité doit être opéré au sein de tous les services. La Commission communautaire française fait déjà sa part, même si elle peut encore s'améliorer sur ce point.

Mme la présidente.- Il est important que nous demandions à nos collègues aux autres niveaux de pouvoir de relayer ces informations.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je vous remercie d'avoir répondu à mes questions avec M. Beudelot. Même si je ne l'ai pas fait aujourd'hui, j'ai souvent abordé par le passé la question essentielle du bien-être des élèves dans les bus.

La bonne nouvelle, c'est qu'il semble y avoir un consensus parmi les négociateurs francophones actuels – le PS, Les Engagés et le MR –, pour ne pas couper dans les budgets du transport scolaire, voire pour l'accroître. En tant que démocrate et partisane du décroisement, je m'en réjouis. Je rejoins également les propos de M. Soïresse Njall sur le décroisement entre partis sur un tel sujet, qui n'est pas idéologique.

Il faut réfléchir à ce qui est possible sans accroître le budget. Comme je l'ai fréquemment dit, notamment lorsque je siégeais au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, je ne pense pas que la réforme des pôles territoriaux soit adéquate. Malgré ses aspects positifs, elle a surtout été guidée par des questions budgétaires.

En matière d'inclusion, il faut un changement de paradigme. Parmi les élèves qui fréquentent l'enseignement spécialisé, 80 % appartiennent à des milieux précarisés. Le handicap est pourtant présent de manière uniforme dans la société, et pas seulement dans ces milieux. Il y a donc dans l'enseignement spécialisé une orientation massive d'élèves qui pourraient tout à fait suivre l'enseignement ordinaire.

Cela fait partie du problème. Il y a 40.000 élèves dans l'enseignement spécialisé et nous devrions adopter davantage une logique d'intégration. D'autant que les directions d'écoles de l'enseignement ordinaire utilisent

parfois l'argument du transport scolaire pour convaincre des parents réticents d'envoyer leur enfant dans l'enseignement spécialisé. Cela ne va pas.

Dans une logique d'inclusion, si tous les élèves en situation de handicap qui le peuvent et le veulent étaient inclus dans l'enseignement ordinaire avec, bien entendu, les ressources humaines nécessaires, le transport scolaire connaîtrait beaucoup moins de problèmes. Beaucoup moins d'élèves fréquenteraient l'enseignement spécialisé et il y aurait plus d'écoles proches du domicile des élèves porteurs d'un handicap.

Cette approche exige simplement une réorganisation des structures, mais pas nécessairement plus de moyens, puisqu'un élève scolarisé dans l'enseignement spécialisé coûte quatre fois plus à la collectivité qu'un élève dans l'enseignement ordinaire.

Une solution – qui implique toutefois de casser les structures – serait dès lors d'inclure 20.000 des 40.000 élèves qui fréquentent actuellement l'enseignement spécialisé dans 20.000 classes de l'enseignement ordinaire, soit un élève en situation de handicap ou porteur de singularités par classe. Naturellement, il faudrait également affecter les ressources adéquates pour suivre cet élève, mais aussi les autres élèves de la classe, à savoir prévoir deux adultes par classe (deux enseignants ou un enseignant accompagné d'un kinésithérapeute, d'un psychologue, etc.).

Je salue donc l'aimable proposition faite par toutes les formations politiques de porter, à cet égard, la voix de DéFI au sein du Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Cette réforme prendra du temps et nécessitera de modifier en profondeur les structures, mais elle ne coûtera pas plus d'argent. De plus, elle profitera à tous les enfants, tant ceux qui sont orientés de façon inadéquate vers l'enseignement spécialisé alors qu'ils pourraient recevoir un soutien approprié dans l'enseignement ordinaire, que ceux qui ont

besoin d'un enseignement spécialisé. La réforme sera bien entendu aussi bénéfique pour les enseignants de la classe ordinaire.

J'avais déjà fait part de cette idée à Mme Caroline Désir lorsqu'elle était ministre de l'Éducation. C'est un discours qui nécessite beaucoup de courage politique parce qu'il implique de démanteler les structures. Cependant, il pourrait résoudre un certain nombre de problèmes au sein de notre société et de notre enseignement, en particulier en matière de transport scolaire.

Mme la présidente.- Je vous remercie toutes et tous pour les messages que vous avez formulés.

CLÔTURE

M. le président.- Mesdames et Messieurs, l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

La prochaine séance se fera sur convocation.

La séance est levée à 15h37.

Membres du Parlement présents à la séance : Latifa Aït-Baala, Mustapha Akouz, Sofia Bennani, Kristela Bytyçi, Angelina Chan, Aurélie Czekalski, Francis Dagrín, Nadia El Yousfi, Sadik Köksal, Stéphanie Lange, Joëlle Maison, Gisèle Mandaila, Petya Obolensky, Amélie Pans, Kalvin Soirese Njall, Farida Tahar, Cécile Vaincel et Olivier Willocx.

Membre du Gouvernement présent à la séance : Rudi Vervoort.

Était également présent à la séance : M. Patrick Baudelot, administration de la Commission communautaire française.

